

令和5年門審第23号

裁 決

漁船AモーターボートB衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

受 審 人 b

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官甲斐繁利出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和2年6月27日07時20分

福岡県玄界島南西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

モーターボートB

総 ト ン 数 9.1 トン

登 録 長 15.04メートル 9.05メートル

幅 1.13メートル 0.77メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関 ディーゼル機関

出 力 502キロワット 161キロワット

3 事実の経過

Aは、船体後部に操舵室を配し、同室前部中央に舵輪、その右舷側にGPSプロッター、レーダー及び機関遠隔操縦レバーをそれぞれ装備したFRP製漁船で、a受審人が1人で乗り組み、漁獲物運搬の目的で、船首0.7メートル船尾0.9メートルの喫水をもって、令和2年6月27日06時00分佐賀県小川島漁港を発し、降雨により視界が制限される状況で、福岡県博多漁港に向かった。

a受審人は、航行中の動力船の灯火を表示し、0.75海里レンジのコースアップ表示としたレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、時折、レーダーレンジを切り替えながら、舵輪後方に立った姿勢で操縦に当たり、07時01分僅か過ぎ西浦埼灯台から257度（真方位、以下同じ。）4.5海里の地点で、針路を072度に定め、平素、23.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）のところ、12.7ノットの速力で、霧中信号を行うことなく手動操舵により進行した。

07時15分a受審人は、西浦埼灯台から267度1.7海里の地点に達したとき、左舷船首47度1.3海里のところに、Bのレーダー映像を探知することができ、その後南下中の同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、平素より減じた速力であれば目視の見張りで無難に航行できるものと思い、レーダーによる見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、針路を保つ

ことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止せずに続航した。

こうして、a 受審人は、07時20分僅か前左舷至近にBを認めて衝突の危険を感じ、機関を全速力前進に掛けたものの、効なく、07時20分西浦埼灯台から291度1,350メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、その左舷船尾部にBの船首部が後方から88度の角度で衝突した。

当時、天候は雨で風力3の北風が吹き、潮候はほぼ低潮時に当たり、視程は約100メートルで、福岡市に大雨警報、雷注意報及び洪水注意報が発表されていた。

また、Bは、船体中央部に操舵室を配し、同室前部右舷側に舵輪、その右舷側に機関遠隔操縦レバー、舵輪の前面に魚群探知機一体型のGPSプロッター及びレーダーをそれぞれ装備し、汽笛を備えたFRP製モーターボートで、b 受審人が1人で乗り組み、親族2人及び知人1人を乗せ、釣りの目的で、船首0.8メートル船尾0.9メートルの喫水をもって、同月26日22時00分福岡県西浦漁港を発し、同県小呂島北方沖合の釣り場に向かった。

b 受審人は、23時00分釣り場に到着して釣りを始め、場所を移動して釣りを続けたものの、雨が激しく降ってきたので、翌27日06時20分玄界島北西方7海里沖合の釣り場を発進して帰途に就いた。

b 受審人は、降雨により視界が制限されたことから、航行中の動力船の灯火を表示し、1.75海里レンジのノースアップ表示としたレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、時折、レーダーレンジを切り替えながら、舵輪後方の椅子に腰を掛けた姿勢で操縦に当たり、06時59分半僅か過ぎ西浦埼灯台から324度4.4海里の

地点で、針路を150度に定め、平素、18.0ノットの速力のところ、11.5ノットの速力で、霧中信号を行うことなく手動操舵により進行した。

07時15分b受審人は、西浦埼灯台から313度1.6海里の地点に達したとき、右舷船首55度1.3海里のところに、Aのレーダー映像を探知することができ、その後東行中の同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、平素の半速力程度であれば目視の見張りで無難に航行できるものと思い、レーダーによる見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止せずに続航した。

こうして、b受審人は、07時20分僅か前右舷船首至近にAを認めて衝突の危険を感じ、右舵一杯にとったものの、及ばず、Bは、船首が160度を向き、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷船尾部外板に亀裂等を生じ、Bは、船首部に亀裂等を生じたが、後にいずれも修理された。

（航法の適用）

本件は、玄界島南西方沖合において、東行するAと南下するBとが衝突したもので、衝突地点付近の海域には港則法及び海上交通安全法の適用がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

当時、付近海域は、降雨により視程が約100メートルに狭められており、視界制限状態であったと認められることから、本件は、海上衝突予防法第19条によって律するのが相当である。

（原因及び受審人の行為）

本件衝突は、降雨により視界制限状態となった玄界島南西方沖合において、東行するAが、霧中信号を行わなかったばかりか、レーダーによる見張り不十分で、Bと著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことと、南下するBが、霧中信号を行わなかったばかりか、レーダーによる見張り不十分で、Aと著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことによるものである。

a 受審人は、降雨により視界制限状態となった玄界島南西方沖合において、博多漁港に向けて東行する場合、接近する他船を見落とすことのないよう、レーダーによる見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、平素より減じた速力であれば目視の見張りで無難に航行できるものと思い、レーダーによる見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、著しく接近することを避けることができない状況となった南下中のBに気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止せずに進行して衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

b 受審人は、降雨により視界制限状態となった玄界島南西方沖合において、西浦漁港に向けて南下する場合、接近する他船を見落とすことのないよう、レーダーによる見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、平素の半速力程度であれば目視の見張りで無難に航行できるものと思い、レーダーによる見張りを十分に行わなかった職務

上の過失により、著しく接近することを避けることができない状況となった東行中のAに気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止せずに進行して衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のb受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和6年2月28日

門司地方海難審判所

審判官 上 田 容 之